

AVIS DU GROUPE N° 12

Distribution générale - poste I4 excepté.

EXPLOITATION

TRAINS -

Réédition des documents au 15.5.1949. -

Les documents-horaires des trains de marchandises seront réédités le 15 mai 1949.

La date de clôture des circulaires de modifications est fixée au 14 mars.

Les propositions de modifications devront parvenir à I.P.X. ( Service des HKM ) le 5 mars au plus tard ; elles seront présentées dans l'ordre ci-après, dûment justifiées.

1. Trains à supprimer.
2. Trains nouveaux à créer.
3. Itinéraires à modifier.
4. Horaires à modifier.
5. Caractéristiques à modifier.
6. Parcours de hl à supprimer.
7. Parcours de hl à créer
8. Autres modifications relatives aux parcours de hl.
9. Affectation des HKM à modifier.

Les modifications d'horaires au 15 mai seront réglées d'office par IPX et publiées par feuilles rectificatives qui seront transmises aux stations et remises intéressées, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Dès réception de ces feuilles il y aura lieu de signaler à IPX les rectifications à y apporter ( inutile accuser réception ou fournir états " Néant " ).

La révision des horaires en vigueur sur les sections Ans à Chênée et Veroux à Bressoux via Kinkempois sera effectuée au cours de réunions spéciales auxquelles MM. les Chst intéressés seront convoqués en temps utile.

Utilisation des locomotives.

Parcours de locomotives effectués en manœuvre E. par locomotive de remorque des trains.

J'invite les chefs de gare à rappeler à leur personnel ( chefs-gardes et s/Chst ) les prescriptions de l'Avis I77 M. du 27.12.48. relatives à l'inscription à la feuille de travail du machiniste, des manœuvres par locomotive de remorque de trains.

( Réf : n° 18.6.5. VR du 2 février DE 12.22 ).

+

+ +

Indication du croisement des trains et tenue à jour du tableau des croisements des trains sur les lignes à voie unique.

Je rappelle à votre attention que la brochure des croisements doit être soigneusement tenue à jour par toutes les gares intéressées, dépôts de chefs-gardes, etc.

Les chst doivent spécialement vérifier les indications contenues dans le tableau des croisements et me signaler les erreurs ou omissions relevées à chaque édition.

Règlement du frein.

Veuillez trouver ci-après, pour information et gouverner, quelques indications complémentaires données par la Direction E.

1° page 6, il est indiqué qu'en cas de retard, la vitesse maximum de marche pourra être relevée pourvu que le freinage soit suffisant.

Il est entendu que le machiniste reste seul juge de la vitesse à adopter ; le M.537 qui lui est remis n'a d'autre but que de l'informer de ce que le freinage du train permet l'augmentation de la vitesse.

Le dispatcher doit être informé du refus éventuel du machiniste d'augmenter sa vitesse lorsque cette demande lui a été adressée.

2° A l'occasion d'une réimpression ultérieure, le M.537 sera modifié pour permettre l'inscription de l'emplacement des freins à main à serrer en tête.

3° Il n'est pas question d'augmenter le délai accordé au chef-garde pour la vérification de son train. La confection du M.537 doit normalement pouvoir se faire pendant le laps de temps accordé au chef-garde pour ses opérations préparatoires.

4° Les fourgons métalliques "nouveau modèle" ont une tare de 12 tonnes.

Certains d'entre eux portent l'indication 14 T. au milieu du carré IV GR situé sur la plaque de manœuvre.

Les instructions données par la Direction MA prévoyaient la double inscription : " marchandises 14 T. voyageurs 14 T ". Il est possible que certaines plaques de manœuvre n'aient pas été exécutées conformément à ces données.

Il faut, dans tous les cas, tabler sur un poids frein de 14 tonnes.

5° Il n'a pas été stipulé la limite maximum à partir de la locomotive pour l'emplacement des freins à main.

L'expression "en-tête" est la seule qui ait rallié l'accord des délégués des services MA, un emplacement déterminé de façon plus précise ne pouvait qu'entraîner des sujétions supplémentaires pour l'exploitation. Les freins à main placés en tête doivent évidemment être en bon état de fonctionnement.

6° L'annexe X a été ajoutée au règlement en vue de donner au personnel un tableau complet du code des signaux pour tous les essais de freins dont certains ne seront décrits que dans les titres suivant du règlement du frein.

Il y a lieu de se conformer strictement au texte du règlement pour les modalités des essais intéressant les trains de marchandises.

Réf : note n° 2.4.6. SP du 4.I.49. DE 13.12 et AG Mons n° 7/49.

+  
+ +

Desserte des trains de la route - Fascicule I22.60

Il est normal qu'un train de la route soit desservi par un agent connaissant toutes les particularités des travaux à exécuter en cours de route.

En conséquence nous sommes d'accord pour que la desserte des trains de la route mis en marche pour le compte du Service E.S. soit assurée par un agent qualifié E.S.

Le fascicule I22.60 sera annoté en conséquence.

Réf. note 30.17 de DIRECTION E. - I2/22 du 31 janvier 1949.

3 - Suite Avis du Groupe n° 12.

Circulation des locomotives sur les lignes du  
Groupe de Liège et sur les ponts reconstruits.

Le tableau relatif à la circulation sur les ponts reconstruits inséré à l'A.G. n° 34 du 29.4.47., rappelé à l'A.G. n° 61 du 30.7.48. est à remplacer par le suivant :

Circulation sur les ponts reconstruits

N° de ..... à .....	Lignes	Restrictions autres que celles reprises aux listes du tome III fascicule 1.
37	<u>Herbesthal-Hergenrath</u> viaduc de Hergenrath ( Hammersbrück )	Circulation des Hls accouplées et double traction en tête interdites pour tous les types de HL.
39	<u>Herbesthal - Botzelaer</u> Ponts entre Plombières et Gemmenich.	Circulation interdite : HL types 10-25-26-29-38.
43	<u>Rivage Marloie et Marloie-Rivage</u> Pont de Bomal.	Circulation des Hls accouplées et double traction en tête interdites pour tous les types de HL.
	Pont de Tabreux	idem plus circulation HL type 10 interdite.
	Pont de Sy aval	idem plus circulation HL type 10 interdite.
44	<u>Pepinster - Trois-Ponts.</u>	voir liste 46 du tome III, fasc.1.
45	<u>Stavelot - Losheimergraben.</u>	double traction en tête et circulation Hls accouplées interdites, sauf pour HL types 41-44-81-96
47	<u>Trois-Vierges - St Vith.</u>	Circulation HL type 38 interdite.
48	<u>Raeren - St Vith.</u> Pont B.K. 88.243, entrée de St Vith.	Circulation interdite : Hls types 10-38, américaines et anglaises; double traction autres moteurs autorisée.

Circulation des grues de 35 T. et de 68 T. sur les ponts reconstruits  
prévisoirement désignés ci-dessus.

La circulation est autorisée à condition d'intervaler deux wagons vides entre la HL et la grue. ( Réf n° 25/7.6. du 24.II.48. d'I.P.V. Liège).

Il y a lieu d'annoter en conséquence les listes du tome III, fascicule 1.

Codification des consignes - Manquants de parties  
amovibles du matériel.

La consigne prévue au fascicule 201.5 doit être reprise sous une rubrique spéciale dans la consigne I2/231/60 " Visite des trains à l'arrivée et au départ ". Réf note I/3.I.O.4. du 28.12.48. de la Direction E.23.I2 reproduite à l'Avis du Groupe 4 de Wamar.

+  
+ +

Services d'autobus de la S.N.C.B. - Réductions.

En réponse à une question posée, la Direction du Service Commercial réécrit :

" Lorsque sur un service d'autobus, un aveugle muni de l'autorisation spéciale exigée pour l'octroi des réductions sur le prix de transport par chemin de fer, est accompagné d'un guide, celui-ci bénéficie sans aucune formalité de la réduction de 50% sur le tarif ordinaire "

Veillez instruire le personnel intéressé.

( Réf. note n° 6.3.0. du 14.1.49 - Direction Commerciale 6I.24 reproduite à l'Avis n° 4 du Groupe de Namur ).

#### REPARTITION DU MATERIEL.

##### Recherche de bâches.

Les recherches de bâches prescrites par A.G. n°s 2 et 6 n'ont abouti qu'à la découverte de la bâche 2896.

Les recherches des bâches 2894 - 2895 - 2984 - 2985 doivent être poursuivies.

##### Recherche de hp 24 mètres.

Les hp de 24 mètres n°s 84.001 et 84.002 sont à rechercher et à tenir à la disposition du B.R.

##### Allonges pour trains G.V.

La gare d'Ostende (Maritime) éprouve de sérieuses difficultés par suite de la non-entrée des allonges utilisées aux trains G.V. Les allonges ci-après sont actuellement manquantes : 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 7.

Les services intéressés sont instamment invités à renvoyer ces accessoires à OSTENDE ( Maritime ) en avisant le Bureau IPX - T Bruges. ( Avis groupe n° 11 de Bruges. )

#### SERVICE COMMERCIAL -

##### Déficits de poids constatés à la livraison de wagons de charbon. Application de la tolérance pour déchet de route.

L'examen des dossiers de l'espèce a révélé que pour la plupart d'entre eux, la perte de combustible doit être attribuée à l'ouverture intempestive des portières en cours de route.

Ou bien la fermeture de ces portières est mal assurée ou insuffisamment renforcée au départ - et à ce sujet on rappelle les prescriptions de l'avis 290 C, du 6 décembre 1947 ou bien les wagons reçoivent dans les gares de formation des chocs tellement violents que ceux-ci provoquent l'ouverture des dites portières et la perte presque toujours irrécupérable d'une partie du chargement.

Cette situation très préjudiciable aux intérêts de la Société et de nature à porter atteinte à son bon renom, doit prendre fin.

Il est fait un pressant appel à la conscience professionnelle de tout le personnel que la chose concerne. Les gares de formation, particulièrement visées, doivent absolument veiller à ce que les envois dont il s'agit soient traités avec les plus grand soin.

##### Avaries aux envois cigares de la firme TAF de Liège.

Cette firme se plaint des nombreuses avaries relevées à ses envois de cigares, exprés et G.V. Les gares d'acceptation, de remaniement et les quais de transbordement ont pour devoir de traiter ces colis avec toute la précaution voulue en vue d'éviter leur écrasement ou leur détérioration. Les fonctionnaires en situation devront s'assurer par eux-mêmes et par coups de sonde, de la façon dont ces envois sont traités.

Prière aux collègues de reproduire.